

видається, що така форма взаємозв'язків не є цілком прийнятною, оскільки, по-перше, не гарантує надання суб'єктом господарювання відповідних послуг усім, хто їх потребує; по-друге, на відміну від оренди та управління, не надає стороні, яка використовує причал, права використовувати речово-правові способи захисту у разі порушення їх прав, створенні перешкод у використанні цього майна, в тому числі, і від власника.

Виходячи з зазначеного, можна зробити висновок про можливість застосування договірних конструкцій оренди та управління майном до відносин з використання морськими та річковими портами причалів, втім відповідні законодавчі положення мають бути вдосконалені та уточнені, аби уникнути можливі позови щодо визнання відповідних договорів недійсними з метою захисту інтересів держави.

Смельянова К. С.

*Міжнародний гуманітарний університет,
викладач кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,
здобувач відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та
економіко-екологічних досліджень НАН України*

ПРОБЛЕМИ КОНКУРЕНЦІЇ НА МІЖНАРОДНОМУ КРУЇЗНОМУ РИНКУ

Круїзне судноплавство виступає специфічною формою туристичного бізнесу, який в останнє десятиліття став пріоритетом розвитку більшості країн світу, в тому числі і України. Однак висока конкуренція на міжнародному круїзному ринку та пов'язані із цим значні бар'єри входу нових компаній на ринок обмежують можливості участі вітчизняних круїзних компаній у високоприбуткових секторах міжнародного круїзного ринку. Загальна вартість міжнародного круїзного ринку складає 33,5 млрд. доларів. Крім того, відсутність фінансової та адміністративної підтримки з боку держави, нерозвинута інфраструктури заважають подальшому збалансованому розвитку круїзного судноплавства в Україні.

В сучасних умовах на міжнародному круїзному ринку домінують крупнотонажні судновласницькі корпорації, які формують внутрішні відносини одна із одною на основі олігопольних відносин та картельних згод. Ринок розподілений між такими судновласницькими корпораціями, як «Carnival Cruise Lines» та «Royal Caribbean International» (Економіка морського транспорту: Учебник / [Жихарева В. В., Котлубай А. М., Кибик О. Н. и др. 2012, с.221). Іншими провідними акторами міжнародного круїзного ринку слід вважати: «Norwegian», «MSC Cruises» та ін. (рис.1). Зазначені корпорації посідають значні частки ринку, володіють фінансовими ресурсами, а також брендовими круїзними лайнерами. Так, зростання прибутку корпорації «Royal Caribbean International» за 2011 р. склало 11 %, а

корпорації Carnival Corporation Ltd – 3,3 % при умові світового зниження показників ділової активності підприємств за аналогічний період.

Тому вітчизняні компанії неспроможні конкурувати на міжнародному круїзному ринку і необхідно їх позиціонувати на локальних сегментах

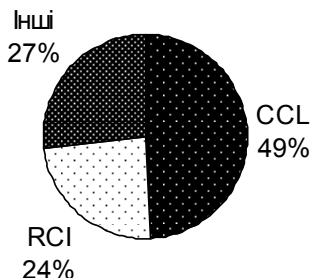


Рис. 1. Розподіл частки міжнародного круїзного ринку між основними учасниками

круїзного ринку. В Чорноморському сегменті однією з провідних стратегій конкурентної боротьби повинна бути стратегія маркетингового просування локального круїзного продукту. Така стратегія повинна базуватися на єдиному маркетинговому підході всіх торговельних портів Чорного моря, просування ними спільного круїзного продукту, а також на диференціації круїзного продукту.

До того ж найбільша протяжність узбережжя Чорноморського регіону, диверсифікація морегосподарського комплексу, морський природно-ресурсний потенціал забезпечують значні перспективи розвитку круїзного туризму в регіоні. Однак, не зважаючи на позитивну динаміку суднозаходів в окремі морські торговельні порти України, в тому числі і ОМТП, їх кількість суттєво менша аналогічного показника портів Туреччини (табл.1).

Таблиця 1

Кількість заходів круїзних лайнерів в ОМТП

Рік	Кількість заходів, шт.
1996	30
1997	22
1998	40
1999	32
2000	34
2001	29
2009	58
2010	72
2011	73

Крім того, наявні міцності морських торговельних портів використовуються лише на 3 – 4 %. Більш того необхідно розробити маркетингові заходи просування круїзного продукту України, маршрути шатл-басів між ОМТП та авіа вокзалом, модернізація авіа вокзалу і т.і.

Таким чином, значна конкуренція на міжнародному круїзному ринку обмежує можливість участі вітчизняних компаній-судновласників у розподілі прибутків і спонукає їх до розробки програм покриття локальних сегментів. Одними з таких програм мають стати маркетингові програми покриття послугами судновласників локальних сегментів.

Драпайло Ю. З.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри господарського права і процесу*

ЩОДО ПОНЯТТЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ (ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)

В українському законодавстві безпосереднє визначення морегосподарського комплексу (далі – МК) відсутнє, разом з тим деякі інші визначення й положення можуть допомогти проникнути в сутність МК.

Так, у Морській доктрині України на період до 2035 року, що затверджена Постановою КМУ України від 7 жовтня 2009 р. № 1307, застосовується термін – морська господарська (морегосподарська) діяльність, яка визначається як «процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану» (Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовтня 2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 46. – Ст. 3216).

Наказом Міністерства Транспорту України від 17.03.2003 № 209 затверджена програма «Основні напрямки розвитку підприємств морегосподарчого комплексу Дунайського регіону до 2005 р.». У зазначеній програмі відсутнє визначення морегосподарського комплексу, однак наявні положення, що позначають елементи морегосподарчого комплексу Дунайського регіону, до яких програма відносить: 1) флот (річковий, морський та «ріка-море») Українського Дунайського пароплавства; 2) морські порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ; 3) суднобудівельно-судноремонтні заводи Ізмаїлу та Кілії; 4) Державне підприємство «Устьдунайськводшлях» (Про затвердження Програми розвитку підприємств морегосподарчого комплексу Дунайського регіону до 2005 р.: Наказ Міністерства транспорту України № 209 від 17 березня 2003 р. // [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.rise.odessa.ua/texts/mt209_03.php3).

Вважається, що термін «господарський комплекс» фактично є синонімом терміну «економіка», «національний господарський комплекс» – синонімом терміну «національна економіка», «галузь господарського комплексу» – синонімом термінів «галузь національної економіки», «галузь народного господарства».